

Detaljplan för Hamre 5:13 med flera, UTÖKNING AV HAMRE INDUSTRI PARK, Sollefteå kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Syftet med detaljplanen är att utöka Hamre industriområde och skapa planmässiga förutsättningar för etablering av anläggningar med energi- och ytkrävande byggnadsbehov, med upp till 20 meter hög byggnadshöjd.

Planförslaget har varit ute på samråd under tiden 15 augusti och 7 september 2025.

Under samrådstiden har handlingarna varit tillgängliga för allmänheten i kommunhuset och på kommunens webbsida. Kungörelse om samråd har funnits på kommunens anslagstavla. Ett meddelande om samråd skickades till samtliga sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Under samrådstiden kom det in 13 skriftliga yttranden.
Framförda synpunkter vid samrådet finns redovisade i en separat samrådsredogörelse.

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 19 januari till 17 februari 2026. Under granskningstiden har handlingarna varit tillgängliga för allmänheten i kommunhuset och på kommunens webbsida. Planhandlingarna fanns att ta del av även på biblioteket i Långsele. Kungörelse om granskningen har funnits på kommunens anslagstavla. Ett meddelande om granskningen skickades till samtliga sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Under granskningen kom det in 6 skriftliga yttranden.

Revidering efter granskningen.

Vägområde har flyttats från södra sidan om ledningsgatan till norra sidan. Anslutningen mot Trafikverket väg är inte förändrad. Bestämmelse om att startbesked inte får ges förrän anpassad dagvattenlösning redovisats och godkänts.

Inkomna yttranden

- Lantmäteriet
- Statens geotekniska institut
- Trafikverket
- Trafikverket, kompletterande yttrande
- Länsstyrelsen
- E.ON Energidistribution AB

SAMMANSTÄLLNING AV SYNPUNKTER FRÅN GRANSKNINGEN

Lantmäteriet har framfört följande synpunkter i sitt yttrande:

Lantmäteriet har noterat er Sollefteå kommuns kommentar i samrådsredogörelsen;
"Då kartan är digital så har vi uteslutit koordinatkryss och koordinater."

Lantmäteriet anser att koordinatkryss är en hjälp för alla ... det är ju inte meningen att bara de som har plankartan digitalt ska kunna mäta och få en uppfattning kring avstånd, arealer och volymer. Koordinatkryssen är en hjälp i att orientera sig få avståndsuppfattning och något centralt i grundkartan. Ni har angivit skala 1:400 i A1, hur många har möjlighet att skriva ut plankartan i A1-format. Det borde vara betydligt enklare för er som har kartprogrammet att skapa detta som enligt normer skall vara med i en grundkarta.

Lantmäteriet noterar att Sollefteå kommun tagit till sig synpunkterna från Lantmäteriet vid samrådet. Planbeskrivningen tydliggör och redovisar konsekvenserna både med avseende på de fastighetsrättsliga och ekonomiska frågorna på ett mycket bra sätt!

Bemötande: Grundkartan har efter inkommen synpunkt uppdaterats med koordinatkryss och koordinater.

Statens geotekniska institut framför i sitt yttrande att de bedömer att tidigare givna kommentarer har beaktats och ser från geoteknisk säkerhetssynpunkt inga hinder för fortsatt planläggning.

Bemötande: Det är noterat.

Trafikverket framför följande i sitt yttrande:

- Den i dagvattenutredningen framtagna dagvattenlösningen säkerställer att den förväntade ökningen i dagvattenflöden inom planområdet inte riskerar att påverka funktionen i Trafikverkets vid annat än händelser mer sällan än vart 200:e år. Trafikverket välkomnar den föreslagna lösningen med sedimentations- och fördröjningsdammar.

Bemötande: Noterat

- I planbeskrivningen anges att exploatör eller respektive fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av dagvattenlösning. Trafikverket anser att den i dagvattenutredningen föreslagna lösningen är en förutsättning för att genomföra detaljplanen utan att oacceptabla risker för Trafikverkets anläggning uppstår. Är det bästa möjliga väg att lägga detta ansvar på exploatör eller fastighetsägare? Trafikverket förordar att skriva in föreslagen dagvattenlösning direkt i plankartan. Exempelvis genom att villkora framtida bygglov eller startbesked till att erforderlig dagvattenlösning först etableras och färdigställs. Placering och utformning av dagvattenlösningen kan med fördel hanteras direkt i plankartan på motsvarande eller liknande sätt.

- Delar av den föreslagna dagvattenlösningen ligger utanför plankartan. Att fördröjning vid ökade dagvattenflöden sker är ett måste för att säkerställa att oacceptabla risker för Trafikverkets anläggning inte uppstår. Hur säkerställs att delar av anläggningen som ligger utanför planområdet (dike mellan sedimentationsdamm och fördröjningsdamm inom AO1) kommer konstrueras?

- Har placeringen av dagvattendammarna utretts? Eventuella risker kopplade till placeringen av dagvattendammarna i anslutning till Trafikverkets anläggning behöver belysas. I dagvattenutredningen är placeringen schematisk. Är det fördelaktigt att förankra placeringen i plankartan?

Bemötande: *Utförd dagvattenutredningen visar att utgående flöden efter exploatering inte överstiger före-exploateringsnivå, även vid dimensionerande 200-årsregn med klimatfaktor. Trafikverkets anläggningar skyddas genom att trummorna under järnvägen utgör styrande dimensioneringskriterium vid utformningen av dagvattenhanteringen.*

- Efter samrådet har kommunen genomfört kompletterande stabilitetsutredningar. Utifrån provtagning konstaterar man att marken har tillräcklig stabilitet för den typ av markanvändning samt de belastningar planen medger. Trafikverket förutsätter att schakt, uppfyllnader och stödkonstruktioner som kommer nära vårt vägområde samt järnvägen inte kan skapa problem för vår anläggning. Sker djupare schakter eller uppfyllnader kring våra anläggningar kan dessa påverkas.

- I PM Geoteknik skriver man följande ”Sättningar på järnvägen orsakat av vibrationer vid byggnation är inget som bedöms i detta skede och ska beaktas av ansvarig entreprenör vid byggnation.”. Hur säkerställer man detta? Om åtgärder/byggnationer inte anses strida mot detaljplanen eller om det enbart är mindre avvikelser blir Trafikverket inte hörda i bygglovsskedet och därmed kan vi inte bevaka eventuell påverkan på järnvägen eller väg efter att planen vunnit laga kraft.

Trafikverket återkommer eventuellt med ytterligare synpunkter gällande geoteknik.

Bemötande: *De utförda marktekniska undersökningen omfattar hela planområdet och baseras på ett omfattande fält- och laboratorieprogram. Jordlagerföljd, hållfasthets- och deformationsegenskaper samt grundvattenförhållanden har klarlagts och legat till grund för stabilitetsberäkningar för de belastningar som detaljplanen medger. Stabiliteten har särskilt verifierats mot angränsande diken samt mot järnvägsanläggningen. Utförda analyser visar att marken är stabil med goda säkerhetsmarginaler för planerad markanvändning.*

Eventuella åtgärder avseende schakt, vibrationer och kontrollprogram bedöms vid projektering och byggskede och påverkar inte planens genomförbarhet.

Trafikverkets kompletterande yttrande

- Efter samrådet har kommunen genomfört kompletterande stabilitetsutredningar. De stabilitetsberäkningar som har gjorts är enbart för last från byggnader och inga beräkningar har gjorts med laster från eventuella utfyllnader inom planområdet. Den last som är beräknad i PM geoteknik motsvarar ca 2,5 meter jordfyll. Planområdets topografi gör det troligt att utfyllnaden blir betydligt högre bl.a. mot bäcken och järnvägen i sydost. Planen tillåter högre fyllnadshöjder, vilket inte är påvisat att den klarar. Utredningen har belyst byggnaders tyngd och placering generellt och det saknas begränsning i hur högt marken får fyllas upp eller belastas av utfyllnad eller schakt som kan påverka stabiliteten. I planen står att i efterföljande bygglovsprövning ska stabiliteten beaktas när konstruktioner och uppfyllnader är kända.

Trafikverket anser att höjderna ska regleras i plankartan utifrån det som utretts. Om man avser att fylla mer inom planområdet bör det göras kompletterande utredningar innan planen kan bli antagen. Eftersom planen inte reglerar höjder på plankartan har Trafikverket svårt att säkerställa att belastningar/schakter är stabila och inte påverkar våra anläggningar negativt, då vi inte alltid blir hörda i bygglovsskedet.

Den tillkommande bebyggelsen samt markarbeten som krävs får inte medföra sättningar, stabilitetsförändringar eller liknande som kan komma att påverka våra anläggningar negativt.

Bemötande: *Detaljplanen tas fram för att skapa förutsättningar för etablering av industri. Att i detalj reglera byggnader och anläggningarnas läge samt exakta marknivåer inom planområdet i detta skede anser kommunen inte vara lämpligt eller möjligt. Vid kommande bygglovskede ska fördjupade geotekniska utredningar genomföras för att säkerställa att stabiliteten inom området inte påverkas av förändringar av marknivåer eller nya byggnader och anläggningar. De fördjupade utredningarna och förslagna åtgärder kommer att samrådats med Trafikverket innan bygglov ges.*

Dagvatten

- Den i dagvattenutredningen framtagna dagvattenlösningen säkerställer att den förväntade ökningen i dagvattenflöden inom planområdet inte riskerar att påverka funktionen i Trafikverkets vid annat än händelser mer sällan än vart 200:e år. Trafikverket välkomnar den föreslagna lösningen med sedimentations- och fördröjningsdammar.

Bemötande: Noterat

- I planbeskrivningen anges att exploatör eller respektive fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av dagvattenlösning. Trafikverket anser att den i dagvattenutredningen föreslagna lösningen är en förutsättning för att genomföra detaljplanen utan att oacceptabla risker för Trafikverkets anläggning uppstår. Är det bästa möjliga väg att lägga detta ansvar på exploatör eller fastighetsägare? Trafikverket förordar att skriva in föreslagen dagvattenlösning direkt i plankartan. Exempelvis genom att villkora framtida bygglov eller startbesked till att erforderlig dagvattenlösning först etableras och

färdigställs. Placering och utformning av dagvattenlösningen kan med fördel hanteras direkt i plankartan på motsvarande eller liknande sätt.

- Delar av den föreslagna dagvattenlösningen ligger utanför plankartan. Att fördröjning vid ökade dagvattenflöden sker är ett måste för att säkerställa att oacceptabla risker för Trafikverkets anläggning inte uppstår. Hur säkerställs att delar av anläggningen som ligger utanför planområdet (dike mellan sedimentationsdamm och fördröjningsdamm inom AO1) kommer konstrueras?
- Har placeringen av dagvattendammarna utretts? Eventuella risker kopplade till placeringen av dagvattendammarna i anslutning till Trafikverkets anläggning behöver belysas. I dagvattenutredningen är placeringen schematisk. Är det fördelaktigt att förankra placeringen i plankartan?

Bemötande: *I dagvattenutredning redovisar lösningar för omhändertagandet av dagvattnet. I utredningen finns det redovisat storlek på ytor för omhändertagande av dagvattnet. Utformningen av dagvattenlösningen är beroende av hur exploateringen av området kommer att ske. Kommunen anser att det inte är lämpligt att i detaljplanekartan exakt lägga fast ytor för dagvattenhanteringen då planen är generell för industriändamål och behovet av dagvattenlösning kan se olika ut beroende på vilken verksamhet som etableras inom området. Dagvattenutredningen visar att dagvattenfrågan kan lösas inom området. Exakt utformning av dagvattenlösningen kommer att hanteras i kommande bygglovsprövningar.*

Trafikverkets anläggningar skyddas genom att trummorna under järnvägen ska utgöra styrande dimensioneringskriterium. Utloppsdikey från planområdet eller exakta lägen för dagvattenrummor anser kommunen inte behövas regleras i detaljplanen utan att det redovisas i planhandlingarna utifrån dagvattenutredningen.

Utifrån framförda synpunkter har en planbestämmelse införts på plankartan: "Startbesked får inte ges förrän anpassad dagvattenlösning redovisats och godkänt. Samråd kommer att ske med Trafikverket innan bygglov ges.

Länsstyrelsen

Enligt 5 kap. 22 § PBL ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om planförslaget enligt Länsstyrelsens bedömning innebär att någon av överprövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL inte följs eller tillgodoses.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33 § p.5 PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör riksintressen 3 kap. MB och hälsa och säkerhet samt risk för olyckor, översvämning eller erosion, ska lösas på ett tillfredsställande sätt i

enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Riksintressen kommunikationer

Planområdet angränsar till Stambanan som är av riksintresse för kommunikationer. I samrådet lyfte Länsstyrelsen att Länsstyrelsen inte kan utesluta risk för påtaglig skada på riksintresset till följd av att det saknades tillräcklig redovisning av dagvattenhanteringen och dess påverkan på järnvägen.

Länsstyrelsen anser fortsatt att föreslagen dagvattenhantering behöver komma till stånd för att inte Stambanan ska riskeras att påtagligt påverkas. Se mer under rubrik Dagvatten.

Geotekniska säkerhetsfrågor

Länsstyrelsens synpunkter i samrådet har beaktats på ett bra sätt. Länsstyrelsen har inga kvarvarande synpunkter.

Dagvatten

Sedan samrådet har dagvattenutredningen (2025-12-16) uppdaterats och beräkningarna dimensionerats för att fördröja ett 200-årsregn istället för 100-årsregn. Det framgår även att statliga avvattningsanläggningar inte får inkluderas eller utnyttjas i dagvattenlösningar från planområdet.

Länsstyrelsen anser att den föreslagna dagvattenlösningen som redovisas i dagvattenutredningen är en förutsättning för att genomförandet av detaljplanen inte ska medföra oacceptabla risker för järnvägen. Kommunen bör därför överväga om dagvattenlösningen behöver regleras i plankartan, exempelvis genom att villkora framtida bygglov eller startbesked till att erforderlig dagvattenlösning först etableras och färdigställs.

Bemötande: *Planbestämmelse om villkor för startbesked har införts på plankartan: "Startbesked får inte ges förrän anpassad dagvattenlösning redovisats och godkänts. Samråd kommer att ske med Trafikverket innan bygglov ges.*

Upplysningar

Fornlämningar

L2024:197 är ingen fornlämning utan en övrig kulturhistorisk lämning. Övriga kulturhistoriska lämningar omfattas av Kulturmiljölagens (KML) 1 kap. och fornlämningar av KML:s 2 kap. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ingen vidare utredning av just denna lämning behövs och att den med fördel kan dokumenteras innan eventuell byggnation. Däremot utesluter inte det behovet av en arkeologisk utredning av de ytor inom det föreslagna planområdet som ännu inte utretts arkeologiskt.

När Länsstyrelsen ska göra prövning om ett arbetsföretag är tillåtligt enligt KML kan det behövas mer kunskap om eventuella fornlämningar på platsen och ett fördjupat underlag behöver tas fram i form av en arkeologisk utredning. Utredningen ska fastställa om fornlämningar finns, om ett planerat arbetsföretag kommer påverka sedan tidigare okända fornlämningar och ge Länsstyrelsen beslutsunderlag inför fortsatta åtgärder.

I en arkeologisk utredning steg 1 genomför man kart/arkivstudier och fältinventering för att identifiera nya lämningar eller redigera information om redan kända lämningar, samt identifiera områden för steg 2. Steg 2 innebär sökschakt eller provgröpar för att se om det finns fornlämningar som inte är synliga i markytan.

Att jordbruksmarken tidigare har brukats är ingen försäkran för att det inte finns förekomst av fornlämningar. Även i mark som är plöjd och brukad sedan länge kan det finnas kvar spår i marken under ploglagret, exempelvis kan det förekomma boplatser eller gravhögar där själva högen kan vara borta men det kan finnas anläggningar bevarade under mark.

Eftersom förekomsten av fornlämningar kan påverka detaljplanens genomförbarhet finns det skäl att klara ut fornlämningsförekomsten i ett inledande skede av planprocessen. Med kännedom om fornlämningarnas utbredning går det att minimera såväl ingreppen i fornlämningarna som kostnaderna för företagaren/exploatören.

Länsstyrelsens bedömning är fortsatt att en arkeologisk utredning bör genomföras för att ge oss ett bättre bedömningsunderlag gällande fornlämningsbilden inför arbetet.

Bemötande: *Någon arkeologisk utredning har inte utförts i samband med planarbetet. Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Det finns inte heller några kända fornminnen på angränsande fastigheter som kan påverkas av åtgärden. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. Alla arbeten inom fornminnesområde kräver tillstånd från Länsstyrelsen.*

Skyddade arter

Fåglar

Inom planområdet har Storspov och Tofsvipa noterats. Storspoven är nationellt rödlistad som starkt hotad (EN). Arten ses som ortstrogen, vilket betyder att den återvänder för att häcka till den plats där den en gång kläcktes. Detta innebär att det tar lång tid för storspovar att etablera sig i nya områden. Tofsvipa är nationellt rödlistad som sårbar (VU). Arten föredrar häckningsplatser i det öppna landskapet då fri sikt ger möjlighet att tidigt upptäcka fiender.

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) beskrivs varför jordbruksmarkerna norr om den nu aktuella detaljplanen anses utgöra mindre lämpliga häckningsmiljöer för storspov och att jordbruksmarkerna i södra delen av planområdet och vidare söderut mot Faxälven bedöms vara ett kärnområde för arten i Sollefteå kommun.

Kommunen har pekat ut ett område på totalt 28,5 hektar som revir för storspov och tofsvipa. Enligt MKB:n ska kommunen säkerhetsställa att delen norr om Stordiket ligger kvar som jordbruksmark tillsammans med kraftledningsgatan. Länsstyrelsen noterar dock att cirka halva ytan för nu utpekade revir ligger söder om Stordiket och inom angränsande detaljplan för Hamre 1. Det innebär att denna del av reviret riskerar att försvinna vid genomförandet av angränsande detaljplan.

Den del av reviret som ligger inom planområdet planläggs för Industri men med en egenskapsbestämmelse om att marken inte får hårdgöras (n1). Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga om det är tillräcklig reglering i plankartan för att säkerställa storspovens revir. Vidare planläggs även en del av reviret som VÄG.

Länsstyrelsen anser att hela det utpekade revirets gränser behöver beaktas det vill säga både norr och söder om Stordiket. I annat fall behöver kommunen förklara varför endast en del av det utpekade reviret är tillräckligt för storspov och tofsvipa. Dessutom behöver all verksamhet inom reviret som till exempel anläggande av ny kraftledning utföras utanför storspoven och tofsvipans häckningsperiod och att kommunen kan säkerställa att häckningsplatsen är användbar igen till nästa säsongs häckningsstart så att inte avbrott riskeras för häckningsområdets kontinuerliga ekologiska funktion (KEF). I annat fall riskerar genomförandet av detaljplanerna att innebära en förbjuden störning enligt 4 § punkt 4 artskyddsförordningen.

Bemötande: *Efter genomfört samråd infördes i detaljplanen en bestämmelse att marken i det utökade kraftledningsområdet inte får hårdgöras eller bebyggas förutom uppförande av fundament och stolpar för kraftledning. Åtgärder får inte ske i ledningsområdet under fåglarnas häckningstid.*

För att skydda storspovens revir norr om Stordiket undantogs också tidigare planlagd industrimark norr om Stordiket från den försäljning inom tidigare detaljplan, Hamre 1, som kommunfullmäktige beslutade om 2026.02.23.

Inför antagande av nu aktuell detaljplan flyttas också tidigare redovisad väg norr om Stordiket till ett nytt läge norr om kraftledningsområdet. Revideringen görs för att ytterligare ta hänsyn till storspovens revir.

Vidare kommer kommunen att upprätta en skötselplan för ovan beskrivna områden i syfte att säkerställa att marken brukas och sköts på ett sätt som är gynnsamt för storspov och tofsvipa.

En kommande exploatering av såväl Hamre 1, som nu aktuell Hamre 2, förutsätter noggrann planering och hantering av dagvatten i form av både renings- och fördröjningsdammar. Genom skapande av sådana vattenytor bildas också strandzoner som är attraktiva biotoper för både storspov och tofsvipa, men även för övrig fauna och flora.

Kommunfullmäktiges beslut om försäljning av mark inom Hamre 1 syftar till att köparen skall uppföra datahallar. En sådan etablering förutsätter miljöprövning i Mark- och miljödomstolen, varvid bl a artskyddsfrågorna är viktiga. Kommunen har därför också informerat köparen om de artskyddsfrågor som kan bli aktuella att utreda och belysa i kommande miljöprövning.

Fladdermöss

I handlingarna till Länsstyrelsen saknas fortfarande inventeringsresultaten. Utifrån den metodbeskrivning som finns i handlingarna, verkar inte inventeringen av fladdermusfaunan lett till ett tillförlitligt resultat beroende på väder och trasig utrustning.

Länsstyrelsen kan därför inte hjälpa till med bedömningen om vilken betydelse för fladdermöss som både område Hamre 1 och Hamre 2 skulle kunna ha för fladdermössen i området. Om det finns byggnader inom området som fortfarande kan komma att rivras bör dessa undersökas avseende fladdermöss. Enligt PM kompletterade uppgifter har bland annat en lada inom området redan rivits.

Undersökningar av fladdermössens ekologi har visat att födosöksbiotoperna till stor del bestämmer var fladdermössen förekommer i landskapet och de är ofta betydelsefulla för överlevnaden. I jordbrukslandskapet kan småbiotoper som bryn, trädridåer, alléer och försumpade områden vara värdefulla. Ängs- och betesmarker med inslag av träd och buskar är också bra, särskilt om det finns sjöar och vattendrag i närheten. Även öppna strandängar och bergbranter kan vara bra jaktbiotoper för fladdermöss. Generell hänsyn till fladdermöss kan exempelvis tas inom bägge detaljplanerna genom att behålla gröna, obelysta stråk på lämpliga ställen ner mot Faxälven och anpassa belysningen på byggnader vid dessa stråk. Detta för att för att minimera den störning som annars riskeras, om det exempelvis finns viktiga spridningsvägar mellan födosöksområden som går genom områdena.

Bemötande: *Skogen i detaljplaneområdet är tät och ung med avsaknad av hålträd och grövre träd. Tidigare inventering av fladdermöss har utförts på jordbruksmarkerna som även ligger inom aktuellt detaljplaneområde och bedöms ge en bra bild av fladdermusfaunan i omgivande miljöer. Antalet registreringar och artantalet bedöms vara lågt och de arter som registrerats är regionalt vanligt förekommande. Noterade fladdermöss bedöms kunna använda detaljplaneområdet för födosök men inga kolonier är noterade och området bedöms inte heller ha några lämpliga boplatser eller övervintringslokaler. Etablering inom området bedöms inte påverka utbredningen av noterade fladdermusarter. Anläggande av dagvattendammar skapar även gynnsamma miljöer för insekter och därmed föda för fladdermöss. I samband med upprättande av skötselplan för naturområdet i norr kommer även att prövas gallring för att skapa flygstråk för fladdermöss.*

Violett gulvinge

Kommunen har skickat in en karta som visat var värdväxten ormröt har hittats inom aktuell detaljplan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att det sannolikt inte är lämplig miljö för violett guldinge i detta område.

Bemötande: Noterat

Biotopskydd

I planbeskrivningen framgår det att detaljplanen berör 4 biotopskyddade diken. På sidan 54 i planbeskrivningen står det att dispens från det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken behövs för att genomföra åtgärden. Länsstyrelsen delar denna uppfattning.

Bemötande: *Kommunen har sökt dispens från det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken.*

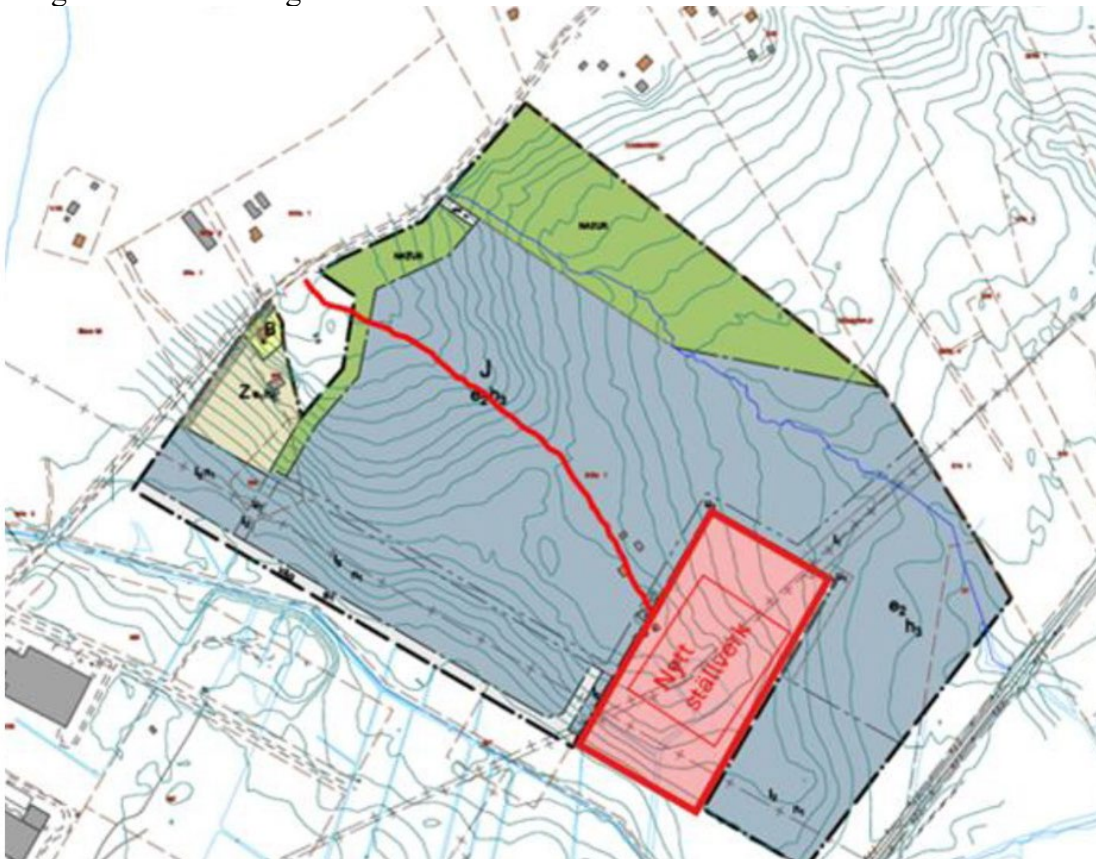
I planarbetet har även en åkerholme (GB06) noterats, vilken tangerar detaljplanens östra gräns. Det saknas en beskrivning av hur detaljplanen påverkar denna biotop i planbeskrivningen.

För att en åkerholme ska omfattas av det generella biotopskyddet krävs det att miljön omges av jordbruksmark. Därmed behöver en skyddszon till åkerholmen lämnas för att miljön inte ska mista sitt skydd. Skyddszonen behöver vara tillräcklig för att säkerställa att marken kan skötas och hållas öppen runtom åkerholmen.

Bemötande: Åkerholmen är inte belägen inom förslagen detaljplan, utan belägen inom angränsande detaljplan. Vid framtida exploatering ska hänsyn tas till närheten till åkerholmen och att det sparas en skyddszon kring denna.

Energidistribution AB (E.ON) har framfört följande synpunkter.

Under byggnation av det nya ställverksområdet kommer E.ON att behöva nyttja och i viss omfattning förstärka den idag befintliga vägen (Lägerbacksvägen), se karta nedan. Denna väg är vår primära tillfart under byggskedet och kommer att användas så länge ingen annan praktiskt tillgänglig väg finns. Det är därför av stor vikt att befintlig infart inte stängs av innan en fungerande alternativ tillfart säkerställts.



E.ON vill även förtydliga sin ståndpunkt gällande ansvar för ny tillfartsväg enligt detaljplanen. I första hand avser E.ON att nyttja befintlig väg.

I andra hand avser E.ON att nyttja eventuell infartsväg som kund (angränsande exploatör) bygger inom det område som ingår i den detaljplan som vunnit laga kraft i söder. Om denna väg anläggs är det E.ONs uppfattning att vi inte ska bära ansvaret för att bygga ut en separat tillfartsväg enligt nu aktuell detaljplan, eftersom E.ON då inte har något egentligt behov av en sådan.

I tredje hand kan E.ON nyttja en infartsväg i planområdets södra del om exploatören väljer att anlägga den.

Endast i sista hand – och endast om ingen av ovanstående lösningar genomförs – kan E.ON ansvara för och bekosta en ny tillfartsväg till E--området. Detta bör tydliggöras i planbeskrivningen för att undvika att E.ON åläggs ett oproportionerligt ansvar i situationer där vi saknar faktisk nytta av vägen.

Vidare noterar E.ON att planbeskrivningen anger att de som etablerar sig i området ska ansvara för uppförande, drift och underhåll av vägarna vid enskilt huvudmannaskap. Det nybyggda ställverksområdet kräver endast ett fåtal besök per år, och E.ONs belastning på vägarna är därmed mycket begränsad – jämförbar med vanlig service såsom sophämtning. Detta bör återspeglas i det andelstal som fastigheten tilldelas vid en förrättning.

Avslutningsvis vill E.ON uppmärksamma att vägens dragning behöver justeras för att säkerställa korrekt anslutning till ställverksområdets in-/utfart.

Planens syfte är att utöka Hamre industriområde för etablering av anläggningar med energi- och ytkrävande byggnadsbehov. Då E.ON har ett ställverk inom området så förutsätter E.ON att vi kommer att tillfrågas i kommande bygglovsansökningar. Under förutsättning att man tar hänsyn till ovan så har E.ON inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Bemötande: *E.on kommer att ha möjlighet att nyttja befintlig väg inom planområde fram tills marken försäljs av kommunen och en exploatering påbörjas. Föreslagen ny gata inom planområdet har lagt ut med enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att de fastigheter som har nytta av vägen kommer att få andel i vägen och betalar anläggande, drift- och underhållskostnad efter tilldelat andelstal.*

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Denna handling har upprättats av planhandläggare Matti Heino, miljö- och bygg, Sollefteå kommun.